

ÉDITION 1/2019

DACHSER

magazine

UN MONDE DE LOGISTIQUE INTELLIGENTE



LIAISONS

UN INTERLOCUTEUR UNIQUE
POUR ACCÉDER
AUX MARCHÉS MONDIAUX

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

DES PONTS
POUR L'EUROPE

FAIRE CARRIÈRE DANS LA LOGISTIQUE

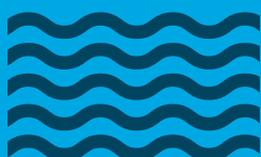
GRAVIR LES ÉCHELONS

HISTOIRES DE PONTS

De tout temps désireux d'assembler et rassembler, les hommes ont toujours cherché à jeter des ponts – à petite comme à grande échelle.

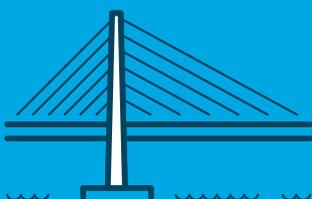


700 mètres, c'est la longueur du pont flottant que Darius 1^{er}, roi de Perse, a fait construire sur le Bosphore, en 513 av. J.-C., lors de sa campagne contre les Scythes. Il aurait permis à 70 000 soldats de franchir ce détroit séparant l'Europe de l'Asie.



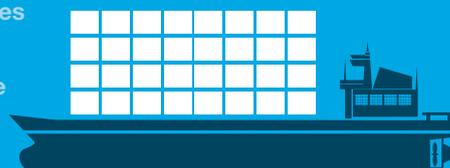
80 000 kilomètres : ce sera la distance couverte, d'ici le milieu du 21^{ème} siècle, par les canaux d'eau douce construits dans le monde pour approvisionner l'agriculture et l'industrie. Mis bout à bout, ces cours d'eau artificiels feraient en effet deux fois le tour du monde.

565 mètres, c'est la hauteur du pont du Beipanjiang qui, avec ses 1 341 mètres de long (le record du monde !) enjambe le fleuve du même nom, dans le Sud-Ouest de la Chine. Ce pont constitue le site le plus remarquable sur les 3 000 kilomètres que compte l'autoroute G56 reliant Guangzhou et la frontière du Myanmar.



343 mètres au-dessus du sol, c'est la hauteur qu'atteint l'un des pylônes du Viaduc de Millau, dépassant, par là-même, la Tour Eiffel. Ce pont autoroutier sur le Tarn est, par ailleurs, le pont avec tablier suspendu par haubanage le plus long du monde.

0,0 tonne, c'est la charge de poids supplémentaire que supportent les piles du pont-canal du Mittellandkanal franchissant la Weser, lors du passage d'une embarcation fluviale de plusieurs tonnes. En effet, selon le principe d'Archimède, tout corps plongé dans un liquide subit une force verticale de bas en haut opposée au poids du volume déplacé.



7 845 mètres de longueur font du pont de l'Øresund le plus long pont à haubans autoroutier et ferroviaire d'Europe. Par le biais d'une île artificielle et du tunnel Drogden, il relie Copenhague, la capitale danoise, et la ville suédoise de Malmö. Ce sont 70 000 usagers qui l'empruntent chaque jour.

DOSSIER

Relier le monde :

Systèmes intégrés et logistique contractuelle pour pénétrer les marchés mondiaux 04

FORUM

Hommes & marchés : 10

Compte à rebours pour le salon transport logistic 2019 ; Une horloge pour 10 000 ans ; Leader en transport de groupage

Essai : Instrument de compréhension, la langue rapproche 14

COMPÉTENCES

Entreposage : DIY à Northampton 16

Faire carrière en logistique : De l'entrepôt au programme trainee, grimper les échelons 20

Logistique européenne :

De l'énergie tant et plus : ARTS Energy, fabricant de batteries, fonce vers la réussite 22

RÉSEAU

News: Nouvelles du monde Dachser 26

Portait d'un site logistique : La République tchèque – Des ponts pour l'Europe 28

ESPACE ÉCHANGES

Évolution du commerce mondial :

Bernhard Simon rencontre Christian Kille 32

GOOD NEWS

Écologie : Cause commune avec les abeilles 35



04



16



22



28

Abonnez-vous en un clic à notre eLetter !



Toutes les facettes du monde captivant de la logistique sur www.dachser.fr/eletter (en anglais)



DACHSER magazine

Éditeur : DACHSER SE, Thomas-Dachser-Str. 2, D-87439 Kempten, Internet : www.dachser.com **Directeur de la publication :** Dr. Andreas Froschmayer **Rédacteur en chef :** Christian Auchter, tél. : +49 831 5916-1426, fax : +49 831 5916-8-1426, e-mail : christian.auchter@dachser.com **Comité de Rédaction :** Theresia Gläser, Annette Rausch, Christian Weber **Assistante de rédaction :** Andrea Reiter, tél. : +49 831 5916-1424, e-mail : andrea.reiter@dachser.com **Production :** Schick Kommunikation, Kerschensteinerstraße 25, D-82166 Gräfelfing, e-mail : info@schick-kommunikation.de **Chef de projet :** Marcus Schick **Conception :** Ralph Zimmermann **Crédit photos :** photos internes sauf thinkstockphotos.de (p. 1, 2, 3, 4, 5, 10, 12, 13, 14, 15, 22, 23, 27, 28, 29, 30, 31, 35), Wagner Group (p. 3, 16, 17, 18, 19), Dicsa (p. 6, 7, 9), KIT (p. 13), Tobias Koch (p. 20, 21), Arts Energy (p. 24, 25) **Illustration:** Ralph Zimmermann (p. 14, 15, 32, 33, 34) **Impression :** Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-Str. 22-24, D-88171 Weiler im Allgäu **Tirage :** 40 000 ex. / 59^{ème} année **Périodicité :** trimestrielle **Langues :** allemand, anglais, français, espagnol **Traduction :** Klein Wolf Peters GmbH, Munich. Ce produit a été fabriqué à partir de bois issu de forêts certifiées FSC® et d'autres matériaux contrôlés.



EN LIAISON AVEC LE MONDE ENTIER

Depuis l'Espagne vers le centre et le nord de l'Europe, pour atteindre ensuite les marchés internationaux, Dachser offre à Dicsa, l'un des leaders mondiaux de la vente de tuyaux hydrauliques et pneumatiques ainsi que de la fabrication de raccords en acier inoxydable, un accès individuel et optimal aux clients du monde entier.

En 1795, l'ingénieur britannique Joseph Bramah eut l'idée d'utiliser la force hydraulique pour faire fonctionner une presse servant à compacter le foin, le lin ou le coton. A l'aide de pompes et de pistons, il réussit à multiplier par 2 000 la force utilisée. Aujourd'hui, cette force hydraulique nous est devenue absolument indispensable : elle assure le fonctionnement des pelles mécaniques, chargeuses sur pneus et chariots élévateurs, et actionne les freins et la direction sur chaque automobile. Partout où il faut soulever ou descendre de lourdes charges, elle intervient avec ses cylindres, ses pistons, et ses robustes raccords pour tubes et tuyaux.

En conséquence, ses applications industrielles se sont multipliées à travers le monde. C'est ce potentiel qui a retenu l'attention des cousins Irene et Daniel Carmen dont →



Les liaisons robustes
sont une spécialité de Dicsa

Daniel Carmen,
General Manager,
Distribuidora Internacional
Carmen S.A.



En collaboration avec Dachser,
nous avons élaboré une structure logistique
efficiente et performante

L'entreprise de commercialisation est devenue, 36 ans après son lancement sur le marché ibérique, en 1983, l'un des acteurs d'importance mondiale dans la distribution – et maintenant la fabrication – de raccords hydrauliques inox, de tuyaux hydrauliques et pneumatiques haut de gamme ainsi que d'un large éventail de composants et d'adaptateurs. Chez Dicsa, Daniel Carmen remplit les fonctions de directeur, Irene Carmen celles de présidente. L'entreprise dispose de sites de fabrication et de distribution partout dans le monde : en Espagne, Italie, Allemagne et Chine. À lui seul, sur ses 20 000 m², le site de Saragosse permet l'entreposage le plus vaste et le plus complet d'Europe avec plus de 65 000 articles. Depuis son siège principal de Saragosse, dans la province d'Aragon, au nord de l'Espagne, Dicsa (abréviation de Distribuidora Internacional Carmen S.A.) livre aujourd'hui plus de 4 000 clients, sur cinq continents. Vivant au cœur du monde de l'ingénierie hydraulique, l'entreprise Dicsa sait mesurer l'importance de la qualité des connexions entre systèmes pour l'optimisation de l'énergie et de la performance. Sa devise : *growing together* (grandir ensemble) affiche clairement cette conviction. « L'exportation constitue l'un des moteurs de notre croissance sur les marchés internationaux. Elle a connu l'an dernier une croissance de 30 % », s'enthousiasme Daniel Carmen avec verve. Que ce soit pour parler de Dicsa, ou pour confirmer que l'entreprise a pour but omniprésent de livrer ses clients le plus vite possible, il s'emballe.

Livraison au client en 24 heures

Trois décennies après la fondation de l'entreprise, le concept commercial de Dicsa n'a rien perdu de sa pertinence. « Nous installons des entrepôts centraux pour rassembler les multiples produits hydrauliques et pneumatiques dont les petites entreprises de transformation ont besoin en permanence, sans pouvoir, ou vouloir, en tenir un nombre et une variété suffisants en stock. Dicsa leur propose une mise à disposition en 24 heures. Nul besoin pour nos clients de s'adresser à quatre ou cinq partenaires logistiques, ou huit ou dix fabricants : c'est simple et pratique, ils n'ont qu'un seul interlocuteur – nous. Ils commandent par téléphone ou en ligne, et réceptionnent leurs pièces le lendemain », résume Irene Carmen.

Très tôt dans son développement, Dicsa avait déjà trouvé en Azkar, prédécesseur de Dachser, un prestataire logistique fiable, lui permettant de tenir sa promesse de livraison en 24, parfois même 12 heures. « Dès le départ, tout

INFO

MIKADO

Mikado, le logiciel de gestion d'entrepôt développé par Dachser en interne, soutient et pilote tous les processus dans les entrepôts. De plus, Mikado transmet au centre EDI toutes les données concernant les commandes, les mouvements et le stock. Elles y sont converties, puis communiquées, d'une part au système de transport Domino, propre à Dachser lui aussi, et d'autre part aux systèmes d'information des clients. Aux interfaces, les données sont lues et échangées par contact radio entre le système et les appareils de saisie mobile de données. Quand les processus s'y prêtent, Mikado se sert aussi de la technologie RFID.

à très bien fonctionné », ajoute Moisés Beltrán, General Manager Aragón; Rioja & Navarra chez Dachser Iberia, qui, depuis longtemps déjà, accompagne Dicsa à Saragosse. Poursuivant sa démarche d'internationalisation, l'entreprise Dicsa s'est mise en quête d'un partenaire logistique performant, présent partout en Europe et implanté au centre du continent. C'est alors qu'est intervenue, entre 2013 et 2017, l'intégration du logisticien ibérique Azkar dans la famille Dachser, avec ses nombreuses liaisons régulières, au sein d'un réseau européen étroitement maillé, se souvient Irene Carmen.

Ainsi s'est instaurée une collaboration entre Dicsa et le centre logistique de Karlsruhe : Dicsa recherchait alors plus spécialement l'entreposage, le groupage et la distribution d'articles à forte rotation, destinés à ses clients allemands. « En 2016 nous avons donc organisé un transport de groupage quotidien en aller et retour entre Saragosse et l'entrepôt Dachser de Malsch, près de Karlsruhe », rapporte Bernd Großmann, General Manager European Logistics à Malsch. Dès 2007, il avait été impliqué dans les entretiens avec Dicsa et son site avait joué le rôle de plateforme pour l'Espagne. En 2017, Dachser a instauré une ligne quotidienne reliant directement Saragosse à l'Italie. Les délais d'acheminement vers le siège principal de Dicsa en Italie, devenus plus courts, ont permis à l'entreprise de se développer plus rapidement grâce à ce gain de temps et de qualité.

Courtes distances dans le cadre de l'Europe

Le succès ne s'est pas fait attendre. Ces démarches avaient suscité l'intérêt de clients en Allemagne et dans les pays voisins. Bientôt les demandes de produits techniques ont afflué chez Dicsa. C'est pourquoi, un entrepôt dédié à Dicsa a été mis en service au sein du centre logistique Dachser de Karlsruhe. « Cette nouvelle installation, qui réduit le temps de transport à destination des régions du centre et du nord du continent européen, permet la livraison en 24 heures », explique Florian Steinbrunn, Contract Logistics Manager au centre logistique de Karlsruhe.

« Nos deux entreprises familiales étant animées par des philosophies semblables, un très bon partenariat, orienté vers les mêmes objectifs de croissance s'est instauré entre les deux parties », complète Daniel Carmen : « Chacune de nos entreprises, Dicsa et Dachser, tient à faire référence par l'exigence de ses standards qualité et à raccourcir les délais d'acheminement pour livrer, le plus rapidement possible, les marchandises aux clients de Dicsa. Et ce dans une transparence totale des processus. »

Cette approche repose sur une base solide, à savoir l'analyse minutieuse et approfondie de tous les paramètres importants, comme par exemple les données des envois, les quantités à regrouper et les capacités d'entreposage. Doivent aussi s'y ajouter des descriptions très détaillées des processus, indispensables si l'on veut mener à bien une action commune. « Cela suppose une relation de confiance, telle que celle qui règne entre Dicsa et Dachser », souligne Florian Steinbrunn : Dès la première année du partenariat a été développée une interface dédiée, permettant à Dicsa de se raccorder à Mikado, le système de gestion d'entreposage propre à Dachser. « Rien ne s'opposait plus à la construction d'une relation de partenariat dans la durée », constate F. Steinbrunn. Le contrat de logistique contractuelle, qui unit pour cinq ans Dicsa à Dachser Karlsruhe, en définit les modalités.

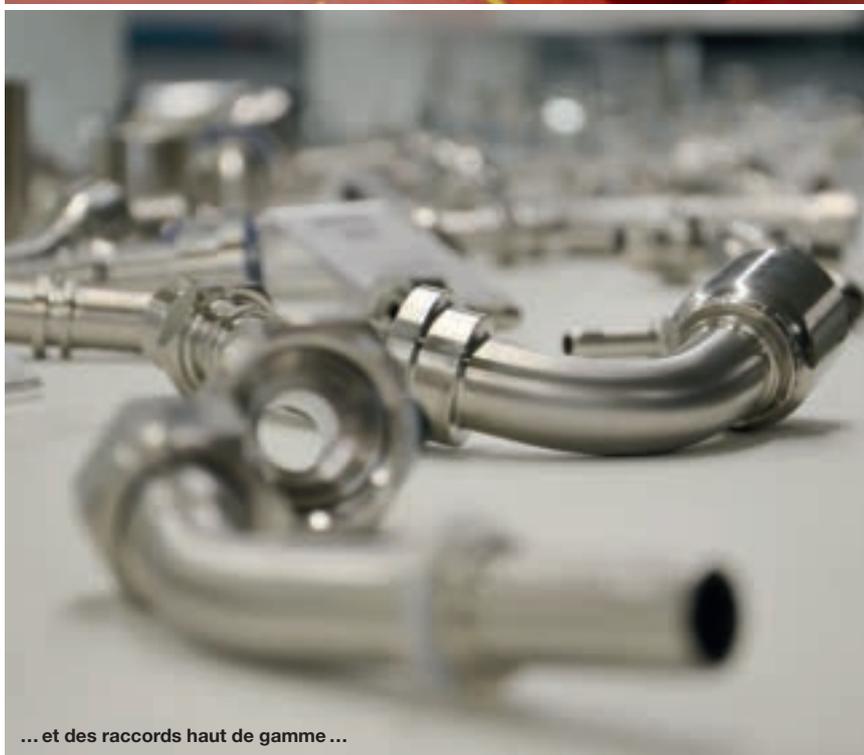
Nombreuses prestations contractuelles

Depuis la signature de ce contrat, Dachser assure la distribution des produits Dicsa en Allemagne, dans les pays voisins, ainsi qu'en Scandinavie, mais également une opération de cross-docking : une partie des marchandises est acheminée de Saragosse à Karlsruhe, où elle est regroupée avec des marchandises sur place pour une expédition aux clients finaux. De plus, Dachser Air & Sea Logistics traite à Karlsruhe les arrivages par conteneurs en provenance des sites de production et de distribution Dicsa en Chine. Ces envois sont acheminés par Dachser de Hambourg ou Bremerhaven vers l'entrepôt de Karlsruhe.

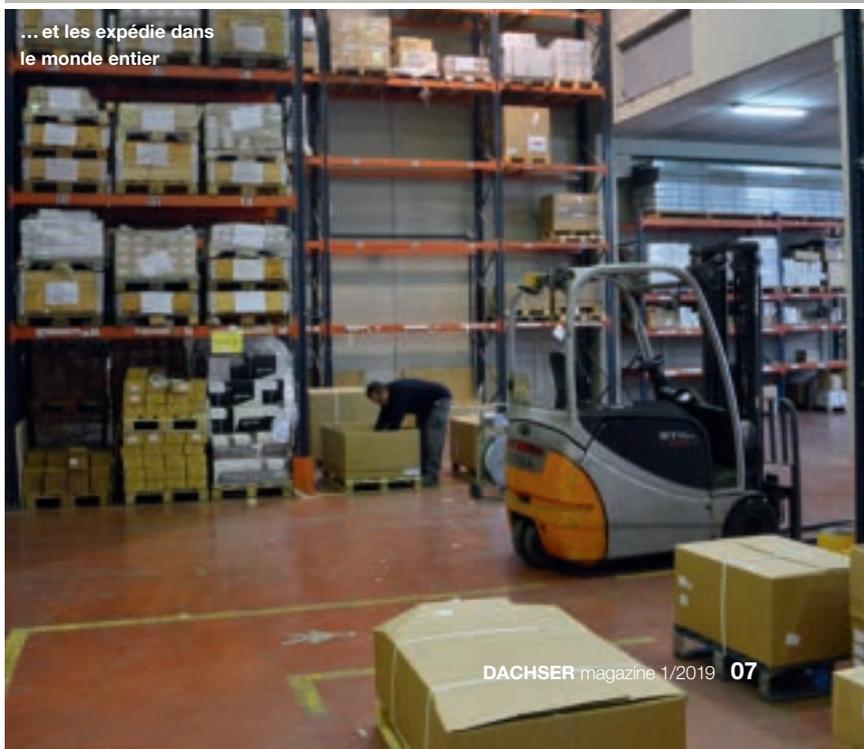
« En collaboration avec Dachser, nous avons élaboré une structure logistique efficace et performante », affirme Daniel Carmen, directeur de Dicsa. « Cette collaboration nous permet d'étendre notre rayon d'action optimal de transports routiers depuis l'Espagne jusqu'à l'Europe de l'Ouest et du Centre. Cette bonne implantation conforte →



À Saragosse, Dicsa fabrique des tuyaux ...



... et des raccords haut de gamme ...



... et les expédie dans le monde entier



Partout dans le monde, Dachser offre les standards d'entreposage les plus exigeants

notre confiance en l'avenir et nous permet raisonnablement d'envisager de couvrir 80 % de notre marché potentiel en Europe.

Ce qui marche si bien en Europe doit pouvoir fonctionner aussi en Amérique du Nord, où Dicsa souhaite affirmer sa présence et se rendre plus visible sur le marché. « Nous sommes maintenant à un point de notre évolution où nous voulons reproduire notre modèle à l'échelle mondiale, en premier lieu aux États-Unis », annonce Daniel Carmen. « Nous procéderons tout d'abord par petites étapes, pour voir si nous pouvons appliquer ce modèle à toute l'Amérique. À cet effet, nous avons fondé un site aux États-Unis et une agence commerciale en Argentine. »

Dans sa démarche de conquête de nouveaux marchés, Dicsa pourra s'appuyer sur des systèmes et des processus qui ont fait leurs preuves : « Grâce à l'intégration de nos systèmes de communication, dont notamment Mikado (système Dachser de gestion d'entreposage), nous pouvons à tout moment soutenir nos clients dans leurs projets d'internationalisation et sensiblement faciliter leur accès aux marchés », déclare Alexander Tonn, Managing Director European Logistics Germany et Corporate Director, Contract Logistics chez Dachser.

Reproduction à l'identique des processus

La mise en œuvre des projets de Dicsa aux États-Unis tenait à une condition : la rapidité de l'approvisionnement en marchandises. Pour sonder les possibilités d'entrer progressivement sur le marché des États-Unis, les responsables de Dicsa ont rencontré les experts en logistique contractuelle de Dachser. « La décision n'a pas été difficile à prendre, tout est ensuite allé très vite », se réjouit Daniel Carmen. Auparavant, Thorsten Schönwetter, Director of Logistics Product Dachser USA, et son collègue Florian Steinbrunn de Karlsruhe leur avaient présenté les entrepôts Dachser d'Atlanta et de Chicago, et démontré que, grâce à Mikado et aux processus déjà installés chez Dicsa, ainsi qu'à la liaison EDI existante, il était possible, en un minimum de temps, de reproduire à l'identique, aux États-Unis, les conditions d'un partenariat réussi en Europe. « Pour assurer aux États-Unis un haut niveau de sécurité aux processus Dicsa, nous pouvons nous appuyer sur les interfaces stables fonctionnant en Europe », précise T. Schönwetter.

« D'emblée, nous avons été convaincus par ce concept », explique Daniel Carmen, soulignant que le projet avait été quasiment finalisé pendant la rencontre elle-même. Puis, en étroite collaboration avec les experts en logistique de Dicsa, les processus et le système d'entreposage ont été synchronisés de part et d'autre de l'Atlantique.

Pénétrer un marché en moins de quatre mois

« Après quatre mois seulement, en septembre 2018, nous avons pu expédier les premiers produits Dicsa depuis

Un partenariat qui a fait ses preuves : (de g. à dr.) Daniel et Irene Carmen, les dirigeants de Dicsa, et Moisés Beltrán, Dachser Iberia



l'entrepôt Dachser d'Atlanta », rapporte Daniel Carmen. « Grâce à notre connaissance approfondie du fonctionnement des systèmes en Europe, nous pouvons maintenant acquérir une précieuse expérience sur cet important nouveau marché. » À peine les affaires lancées outre-Atlantique, la famille Carmen, très entreprenante, a déjà les yeux tournés vers un nouvel objectif : la Chine. Dans l'empire du Milieu, l'économie tourne à plein régime en matière de construction de machines, d'automobiles et d'équipements industriels, ce qui, selon Daniel Carmen, fournit un champ d'action parfait pour l'utilisation de systèmes et accessoires hydrauliques de toutes sortes. « Notre objectif permanent est d'apporter aux clients exactement ce dont ils ont besoin. Où que ce soit dans le monde ». En cela les philosophies de Dachser et Dicsa s'accordent parfaitement. M. Schick

La logistique contractuelle est la voie royale de la logistique. Tout au long de la chaîne d'approvisionnement des clients, toutes les fonctions logistiques sont concernées, faisant l'objet de prestations les plus variées. Dachser les rassemble toutes : transport, expédition, transbordement et stockage, ainsi que soutien informatique ciblé, contrôle qualité, consulting et conception de projet... jusqu'à de nombreux services à valeur ajoutée propres à l'un ou l'autre secteur.

PROFIL



DICSA

est l'un des acteurs majeurs dans le monde en matière de fabrication de raccords inox et leader sur le segment de la commercialisation de systèmes hydrauliques, de composants hydrauliques et pneumatiques, ainsi que de revêtements de sol. Entreprise familiale fondée en 1983, Dicsa emploie environ 180 personnes, dispose dans son domaine du stock le plus complet et le plus important d'Europe, et livre dans plus de 100 pays, sur cinq continents. En 2018, Dicsa a généré un chiffre d'affaires de plus de 50 millions d'euros.

www.dicsaes.com



Le message de l'horloge :
le temps est une donnée relative

Mesurer le temps

UN TIC POUR L'ÉTERNITÉ

Au cœur du Texas, l'horloge du « Long Now » (le « long maintenant ») est supposée combattre notre impression que le temps s'accélère et fonctionner pendant les 10 000 prochaines années, grâce à des éléments mécaniques inusables et beaucoup de bonne volonté.

Sachons apprécier la lenteur : si une année entière s'écoule entre un tic et un tac, l'horloge fonctionnera encore dans 10 000 ans. Cette idée d'une horloge géante pour mesurer le temps jusqu'à un futur lointain a germé, il y a plus de vingt ans, dans les têtes d'un groupe de scientifiques, d'ingénieurs, de designers et de philosophes. Voici venu le temps de la réalisation : la mise en œuvre de cette horloge du « Long Now » a commencé il y a déjà quelques mois, au creux de la Sierra Diablo, dans l'Ouest du Texas. L'idée initiale vient de Danny Hillis, fondateur de la société de technologie innovante Applied Invention, et de la Long Now Foundation, à but non lucratif. Jeff Bezos, le patron d'Amazon, est lui aussi de la partie en tant que propriétaire du terrain et sponsor.

« Quand on veut construire quelque chose qui doit durer 10 000 ans, il faut prendre en compte certaines considérations stratégiques. « Seuls les objets enfouis sous terre ont une chance de tenir si longtemps », déclare Alexander Rose, gérant de la fondation et chef de projet.

On effectue simultanément le forage d'un immense puits dans la montagne et la construction des pièces de l'horloge qui seront descendues séparément au fond et assemblées avec grande précision.

Pourquoi cette aventure ? L'humanité sera-t-elle encore là dans 10 000 ans pour consulter cette horloge ? A. Rose en est convaincu : « Nous sommes une espèce coriace. En réalité, la question n'est pas de savoir si nous allons survivre, mais dans quelles conditions. L'objectif de cette horloge, c'est justement d'inciter les gens à y réfléchir. »

Salon-phare de la logistique

CRÉER DES CONNEXIONS

L'édition 2019 du salon « transport logistic » aura lieu à Munich, du 4 au 7 juin.

Dachser y présentera sa gamme de prestations dans le hall B6, sur un stand de 600 m².

Le nouveau concept du stand s'inspire du thème du salon : « Connectivity ». Cette année encore, l'équipe présente au salon, recrutée parmi les collaborateurs Dachser de tous les coins du monde, véhiculera l'image internationale de l'entreprise. Entretiens personnels, conférences et présentations audiovisuelles permettront de communiquer sur les valeurs ajoutées que l'entreprise familiale Dachser et ses services apportent aux clients.

« Le salon transport logistic sera cette année encore, pour nous et les visiteurs, un événement marquant », promet Brigitte Kastner-Simon, Corporate Director Corporate Marketing chez Dachser. « Le salon nous offre un cadre

très favorable pour nous présenter en tant qu'acteur majeur de la logistique dans le monde. »

Moteur de la logistique mondiale

Rendez-vous de tout le Who's who du monde de la logistique internationale, cet événement a lieu tous les deux ans à Munich. Salon-phare mondial pour la logistique, la mobilité, les technologies de l'information et la gestion des chaînes d'approvisionnement, transport logistic est à la fois une plateforme commerciale et un moteur pour le secteur mondial du transport et de la logistique. Il accueille plus de 2 000 exposants, venant d'au moins 60 pays.



Le stand Dachser suscite un grand intérêt chez les visiteurs

Territoire et infrastructure

PLANIFICATION INTERCONNECTÉE

La numérisation associe
conception-construction et
aménagement du territoire

Maintenant que tout peut communiquer avec tout, en permanence, l'intégration des données va révolutionner la planification et la construction des infrastructures urbaines.

Comment améliorer la sécurité des ouvrages d'infrastructure routière, des ponts par exemple ? Depuis toujours c'est une préoccupation constante des architectes et des responsables de l'aménagement du territoire. Actuellement, la non-compatibilité de systèmes informatiques entre eux ou une interconnexion imparfaite des acteurs du secteur AIC (Architecture, Ingénierie, Construction) peut causer la perte de données importantes, dont souffre tout le projet, de la planification à l'achèvement et à la maintenance de l'ouvrage. Par exemple, lorsqu'au cours de la durée d'utilisation d'un pont autoroutier, des acteurs du projet ont besoin de données afférentes à un stade précoce de sa construction ou de sa maintenance, il n'est pas rare que les concepteurs, architectes et ingénieurs soient obligés de les reconstituer manuellement. Ceci génère une perte de temps considérable, ainsi que d'énormes risques d'erreurs.

L'intégration complète des données et la gestion de nombreuses interfaces constituent aujourd'hui le quotidien des réseaux logistiques complexes, comme celui de Dachser. Le secteur AIC pourrait mettre à profit leur solide expérience et révolutionner ses propres pratiques. Disposant aujourd'hui de systèmes d'information géographique (SIG) capables d'établir le modèle d'un territoire donné en 3 D, il peut soumettre ces données à un processus BIM (Building

Information Modeling), qui va recueillir systématiquement toutes les informations relatives à la réalisation du projet et les analyser pour les rendre pertinentes.

Penser l'espace

Associer ainsi à la technologie BIM un élément de représentation géographique, à savoir les données du SIG, ouvre une nouvelle perspective d'approche holistique de la conception, de la construction et de la mise en œuvre d'ouvrages tels que les routes, les ponts, les aéroports ou les réseaux ferrés. Pour la réalisation d'un projet, le SIG peut, par exemple, donner aux promoteurs de nombreuses informations quant au choix du site, à l'implantation ou aux matériaux adaptés, et même faire apparaître d'éventuels risques permanents d'inondation.

Et ce n'est pas tout. À l'avenir, des véhicules autonomes connectés pourraient recueillir en direct et transmettre à une base de données des informations concernant les routes : voies bloquées, changements dans les possibilités de circulation, ou zones à risques. Ces informations, disponibles en temps réel pour les constructeurs de bâtiments ou d'infrastructures, peuvent les aider dans la maintenance des routes existantes ou la conception de nouvelles infrastructures routières.



DACHSER GRIMPE SUR LE PODIUM

Dans le TOP 100 actuel des entreprises de logistique, Dachser a gagné une place sur le marché européen et se classe 3^{ème} dans la catégorie chiffre d'affaires. En ce qui concerne les tractions pour envois de groupage en Allemagne, Dachser arrive en 1^{ère} position. Cette enquête « Top 100 der Logistik », organisée chaque année depuis 1995 par le groupe de travail de l'Institut Fraunhofer pour les services supply chain (SCS), en collaboration avec la revue spécialisée DVZ (Deutsche Verkehrs-Zeitung)

et la Fédération allemande de logistique, est considérée comme un excellent baromètre de la croissance du secteur logistique. Ainsi le volume total de chiffres d'affaires des 100 meilleures entreprises logistiques est passé de 60,6 milliards d'euros pour 2015 à 64,4 milliards d'euros pour 2017. Le secteur a donc progressé de 6,3 % au cours des dernières années.



INNOVATION DANS LA GESTION DES PALETTES

Sur la scène de la logistique, ils jouent un rôle de premier plan : les supports de manutention, et notamment ceux dont il faut assurer le suivi, tels que les palettes et les gitterboxes. Pour traiter chaque année des millions et des millions de tonnes de marchandises, il est indispensable de disposer d'un système d'échange de palettes bien rodé et totalement transparent. Dans ce domaine, Dachser présente une innovation d'avenir, le système MOPAS (Modul Optimiertes Packmittel Abschreibungs System).

Le MOPAS numérise le déroulement de l'échange des palettes. Alors qu'auparavant les disponibilités des palettes faisaient l'objet de comptes spéciaux et de relevés envoyés mensuellement aux acteurs des transports, le MOPAS rend ces documents superflus, les différentes agences Dachser rééquilibrant les écarts de disponibilités directement entre elles et sans délais. Avant le rechargement, un collaborateur de l'entrepôt est chargé de constater les éventuels écarts dans le nombre de palettes puis de les enregistrer numériquement. Le conducteur en reçoit directement la notification sur son PEN (Pallet Exchange Note), le rééquilibrage entre les agences étant immédiat. Le MOPAS perfectionne le système professionnel de gestion des palettes vides déjà effectif chez Dachser : une étape ultérieure dans le développement du système prévoit de numériser les documents de rétrofacturation envoyés aux clients.

Dachser pratique une gestion très efficace des supports de manutention et son système d'échange de palettes représente une véritable valeur ajoutée. Les clients apprécient particulièrement ce service qui garantit un déroulement sans encombre des envois, dans la plus grande transparence, et la disponibilité de palettes vides en nombre suffisant.

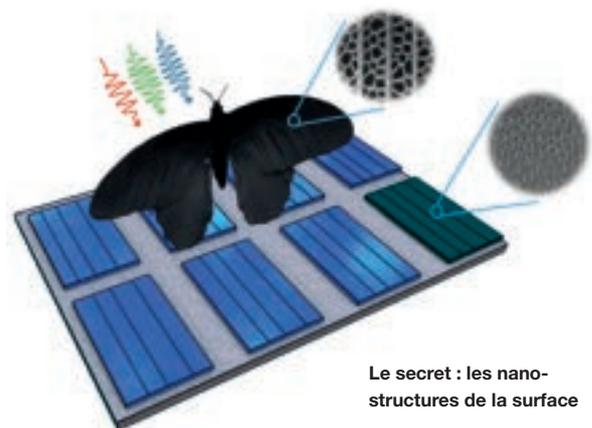
Énergie solaire

IMITER LE PAPILLON

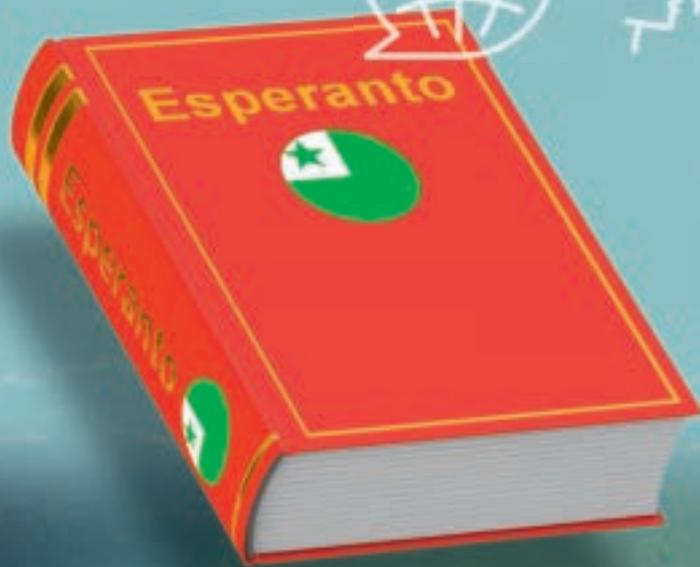
Quand il s'agit d'efficacité énergétique, il est souvent judicieux de s'inspirer de la nature. Une technologie photovoltaïque reproduisant la structure d'ailes de papillon capte jusqu'à 200 fois plus d'énergie.

Son nom est trompeur : « *Pachliopta aristolochiaie* » – « Commune rose ». Ce papillon n'a pas grand-chose à voir avec une variété commune de fleur. Des chercheurs de l'Institut de technologie de Karlsruhe (KIT) ont observé de plus près ses ailes d'un noir profond. Leur examen au microspectroscope a révélé une surface faite de nanostructures, alternant minuscules trous et arêtes : elle permet au papillon de bien mieux absorber la lumière que si ses ailes étaient lisses. Cette découverte ouvre un vaste champ de potentialités pour l'énergie solaire. « Le transfert de ces structures sur les capteurs solaires photovoltaïques a donné des résultats inespérés », déclare Hendrik Hölscher, professeur à l'Institut d'étude des microstructures (IMT) au KIT. Les scientifiques ont réussi à reproduire les nanostructures des ailes de papillon sur les cellules solaires à mince couche de silicium, et le résultat est tout à fait surprenant : le taux d'absorption de lumière s'en trouve augmenté de 200 %.

De multiples avantages en ressortent. Dans les modules photovoltaïques à couche mince de silicium, la surface absorbant la lumière est jusqu'à mille fois plus plane que dans les cellules solaires à silicium cristallin. Leurs besoins en matière première sont donc nettement moins importants, mais jusqu'à présent leurs taux d'absorption de la lumière étaient inférieurs à ceux des cellules cristallines. C'est pourquoi elles sont surtout employées là où les besoins en électricité sont faibles (calculatrices de poche, montres bracelets). L'augmentation obtenue grâce à l'imitation des ailes de papillon peut rendre les cellules à couche mince de silicium économiquement intéressantes pour les utilisations sur grandes surfaces, comme les panneaux photovoltaïques installés sur les toits. « Cela présente un intérêt particulier pour les pays européens où la lumière est souvent diffuse et ne frappe que rarement les cellules solaires à la verticale », explique Hendrik Hölscher.



Le secret : les nanostructures de la surface



” Il n’y a rien de mieux qu’une langue commune pour prévenir de dangereux malentendus

La communication se fait toujours entre un émetteur et un récepteur



LES DIFFICULTÉS À SE COMPRENDRE

6 000 langues, d'innombrables dialectes : une diversité qui rend la vie difficile à l'Humanité. Le fait que les échanges internationaux d'aujourd'hui fonctionnent néanmoins étonnamment bien tient beaucoup aux anciens flux commerciaux.

Dès son enfance, Ludwik Lejzer Zamenhof s'est révélé extrêmement doué pour les langues. Élevé dans une région multiculturelle de l'Empire russe, il parlait russe avec son père, yiddish avec sa mère et polonais avec ses amis. En plus des cours de grec, de latin et d'anglais qu'il suivait à l'école, il apprit seul l'allemand, le français et l'hébreu. Avant même ses 30 ans, Zamenhof maîtrisait une dixième langue, une langue qu'il avait lui-même créée. Présentée en 1887, la « langue internationale » de Zamenhof sera vite connue sous l'appellation espéranto (espoir). Même si elle ne s'est jamais généralisée, cette langue artificielle compte encore des adeptes convaincus. Tout comme son créateur, ils voient en elle un moyen de réduire les conflits internationaux. Leur crédo : il n'y a rien de mieux qu'une langue commune pour prévenir de dangereux malentendus. Déjà, l'Ancien Testament déplorait que les êtres humains n'aient pas un vocabulaire commun. Selon l'interprétation donnée dans la Bible, cela tiendrait à un projet de construction ambitieux : les Babyloniens entreprirent d'élever une tour assez haute pour atteindre le Royaume des cieux. Exaspéré par un comportement aussi présomptueux, nous dit la Bible, Dieu créa une multitude de langues pour que les humains soient dans l'incapacité de se comprendre.

Collaboration délicate

Si les linguistes se disputent pour savoir si une langue originelle commune a bien existé par le passé, ils sont unanimes sur une chose : les langues n'ont cessé de se diversifier au cours des millénaires. Aujourd'hui encore, on dénombre environ 6 000 idiomes dans le monde. Ce qui rend les échanges internationaux passablement compliqués. Il suffit de penser à l'Union européenne, dans laquelle circule une multitude de documents dans 24 langues officielles et de travail. Cependant, force est de constater que les tentatives lancées pour échapper à la « confusion babylonienne » à l'aide de langues artificielles se sont toujours soldées par des échecs. Au lieu de cela, l'histoire des civilisations a toujours été dominée par les langues des superpuissances économiques. Leur diffusion a emprunté les flux commerciaux, d'abord au sens littéral du terme, par les fleuves, puis par les routes ainsi que les mers et les océans. Dans le Proche-Orient de la haute Antiquité, l'akkadien a dominé un temps comme langue véhiculaire, ou lingua franca. Plus tard, le grec et le latin se sont propagés depuis le bassin méditerranéen pour atteindre en Europe un stade comparable à l'akkadien.

La longévité de ces langues véhiculaires est impressionnante. Ainsi, le latin par exemple, est demeuré pour les scientifiques « le plus petit dénominateur commun » durant plusieurs siècles encore après la chute de l'Empire romain d'Occident. Aujourd'hui, c'est l'anglais qui domine dans les échanges internationaux quel que soit le type de spécialité, bien que le vaste Empire colonial britannique appartienne depuis bien longtemps à l'Histoire et que la prédominance économique des États-Unis tende à se déliter. Mais ce n'est pas parce que la situation géopolitique évolue que les populations concernées adopteront immédiatement une nouvelle langue étrangère.

Sésames numériques

L'informatique a donné naissance à des langues véhiculaires d'un tout autre genre. Elles ont pour nom C++, Java ou Python, et leur diffusion, bien loin de suivre les hasards de la géographie, correspond plutôt aux exigences des domaines d'application et aux préférences personnelles. Un langage de programmation universel n'est, par contre, pas pour demain. Conséquence : la difficulté à réaliser des interfaces permettant de convertir les données entre différents programmes fait régulièrement échouer de grands projets informatiques. Une interprétation pessimiste de la multiplicité des langues, tant analogiques que numériques, consisterait à y voir une volonté des êtres humains de se démarquer les uns des autres. Mais cette multiplicité ne se justifie-t-elle pas plutôt par la nécessité de s'adapter aux conditions de vie ? Ainsi, aux temps anciens, le vocabulaire utile aux premiers Inuits différait-il certainement de celui des peuplades primitives d'Amazonie. De même, les programmeurs du Web utilisent-ils d'autres instructions que les architectes concepteurs de logiciels pour véhicules autonomes.

Mais l'ère de l'informatique a notamment ceci de bon que les différences linguistiques ne représentent plus guère de véritables barrières. Grâce à des logiciels de traduction toujours plus performants, nous pouvons lire aujourd'hui des documents provenant de la quasi-totalité des pays du monde. Et des applications de traduction en direct sont désormais disponibles pour les vidéoconférences et les entretiens en face à face. Même si les moyens utilisés sont d'un autre ordre, ces aides numériques font avancer la vision de Zamenhof : ils font en sorte que les humains se comprennent mieux, et jettent ainsi les bases d'une meilleure compréhension mutuelle.

S. Ermisch



On trouve dans toutes les langues environ 300 mots ayant la même signification dans chacune d'elles. Exemples : je, tu, non, tout, grand, petit, femme, homme, manger, voir, entendre, soleil, lune, eau, feu, nuit, pays.

BOUILLONNEMENT D'IDÉES

Wagner Spraytech UK étant en pleine croissance, la surface d'entreposage devait suivre. Dachser a fait de la place et repris en un temps record l'entreposage à Northampton, y adossant de substantiels services à valeur ajoutée.

Le « faire soi-même » est très en vogue. Représentant plus de 720 milliards d'euros, le marché des produits DIY liés au bricolage, à la construction et au jardinage est énorme. Les Allemands sont des passionnés du bricolage, suivis par les Français et les Britanniques.

Les produits du Groupe WAGNER sont présents sur presque tous les marchés. L'entreprise suisse, qui emploie 1600 personnes, fabrique dans le monde entier des outils permettant aux bricoleurs comme aux industriels et artisans d'appliquer laques et peintures. Sa palette de produits s'étend des systèmes de pulvérisation de peinture pour les travaux de rénovation des bricoleurs aux systèmes industriels de revêtement, en passant par les outils professionnels d'application de laque, de peinture et d'enduit.

L'an dernier, la filiale britannique de WAGNER a dû faire face à un problème. Dans ses anciens entrepôts de Guildford, au sud-ouest de Londres, Wagner Spraytech UK atteignait ses limites en termes de capacités. « Il nous fallait trouver un partenaire pouvant répondre à nos exigences en termes d'entreposage et de logistique », précise Ian Pocock, responsable du service clients chez Wagner Spraytech UK. « Travaillant déjà en étroite collaboration avec Dachser en Europe, nous avons naturellement contacté Dachser UK et avons finalement décidé de confier notre entreposage à ce prestataire logistique. » →

Les bonnes couleurs sont là,
le printemps peut arriver



Maciej Kwiek,
Business Development
Manager chez Dachser UK



” L’emploi du logiciel de gestion d’entrepôt Mikado garantit une totale transparence sur toutes les opérations, afin que WAGNER puisse livrer efficacement ses clients

Croître au rythme de la demande

Situé à une centaine de kilomètres au nord de Londres, près de Northampton, cité industrielle du centre de l’Angleterre, le nouveau site de la filiale britannique de Dachser exploite, depuis mars 2014, un centre logistique sur le Thomas Dachser Way. Au cœur de la zone industrielle Brackmills Industrial Estate, l’agence dispose d’un entrepôt de manutention de près de 6 000 m² et d’un entrepôt de 10 500 m² abritant 20 000 emplacements pour palettes. Dachser a investi près de 26 millions d’euros dans cette installation logistique moderne.

La forte croissance enregistrée par la filiale britannique Dachser depuis 1975 dans les domaines de l’exportation et de l’importation, de la logistique contractuelle et des services à valeur ajoutée, avait rendu nécessaire l’acquisition de nouveaux bâtiments.

D’accès facile, le centre logistique a été, dès le départ, relié au réseau mondial Dachser par des liaisons directes quotidiennes. La zone industrielle n’est qu’à six kilomètres du grand axe autoroutier M1, qui relie Londres aux centres industriels du nord des îles britanniques, comme Manchester, à environ 170 kilomètres.

« Le fait de déléguer l’entreposage et de se familiariser avec de nouveaux processus exige une grande confiance et aussi un peu de courage » précise Maciej Kwiek, directeur

du développement commercial et chef de projet Dachser, qui connaît bien les défis liés à ce changement. WAGNER aussi a dû s’adapter à un nouvel environnement. L’étroite collaboration entre ses responsables logistiques et ceux de Dachser a facilité les choses. Chez Dachser, M. Kwiek a été assisté par James Simmonds, directeur du service clients, et Grant Ryan, directeur de la logistique contractuelle, ainsi que d’autres collaborateurs.

Tout est dans la préparation

Le plus grand défi a été le délai imposé pour le transfert. « Nous avons dû vider l’entrepôt de Guildford et déplacer les stocks à Northampton, sans que les livraisons aux clients en souffrent », se souvient I. Pocock. Pour résoudre ce problème, les livraisons groupées des produits en provenance des deux sites ont été réparties selon le délai à respecter.

« Chaque déménagement est bien sûr avant tout un challenge », ajoute M. Kwiek. Mais les deux parties ont été perspicaces. « Cet exemple montre encore une fois l’importance de la préparation, d’une communication claire avec le client et d’un calendrier soigneusement élaboré », explique-t-il. La réorganisation s’est ensuite déroulée assez rapidement et sans problème.

Autre défi, toutes les exigences des clients de WAGNER devaient être bien communiquées à Dachser. WAGNER a donc établi un dossier détaillé pour chaque client. De plus, les processus devaient être adaptés, dès le départ, aux spécificités du secteur DIY. « Notre prestataire logistique doit être en mesure de couvrir une large gamme de prestations en matière d’entreposage », précise I. Pocock. « Il est effectivement impératif que les marchandises soient préparées selon les exigences spécifiques de notre secteur. »

Au quotidien, les conteneurs chargés d’équipements et de produits en provenance des États-Unis et de la Chine sont confiés à divers prestataires effectuant le transport direct des ports britanniques vers Northampton. « Les services à valeur ajoutée, essentiellement assurés par Dachser, consistent à préparer les stocks selon des critères clairement établis », explique I. Pocock. Cela va de l’identification des palettes, des cartons et des différentes marchandises, au transbordement des conteneurs à leur réception sur des palettes triées, afin de garantir une présentation optimale de la marchandise aux différents destinataires.

Les ordres sont transmis par EDI du système SAP à Dachser Northampton. « Nous échangeons en permanence courriels





L'art d'obtenir un résultat uniforme et bien net

et appels pour veiller à ce que tout se passe bien des deux côtés », indique I. Pocock en évoquant les opérations quotidiennes. « Notre bureau britannique n'étant qu'à vingt minutes de Northampton, nous pouvons intervenir rapidement en cas de problème ».

« Dachser procède pour nous aux inspections des biens de grande valeur pour faire en sorte que les marchandises livrées par les fabricants respectent bien nos critères de qualité. Cela fonctionne uniquement parce que nous avons eu, dès le début, de très bonnes relations de travail, basées sur la confiance », souligne I. Pocock. Enfin, Dachser gère, pour le compte de WAGNER, la logistique des pièces détachées, la gestion des retours de livraison et les expéditions aux commerçants électroniques.

Dachser répartit plus de 270 articles sur les 3 500 emplacements de palettes pour ce client. « L'emploi du logiciel de gestion d'entrepôt Mikado garantit une totale transparence sur toutes les opérations, afin que WAGNER puisse livrer efficacement ses clients », explique M. Kwiek. Cela permet également de disposer de grandes quantités à expédier. « L'important a été de coordonner les processus de l'entrepôt avec les horaires de départ fixes, pour éviter tout risque de livraison tardive aux marchés et détaillants DIY », poursuit M. Kwiek.

Toute entreprise travaillant aujourd'hui en Grande-Bretagne doit non seulement se préoccuper des questions d'exploitation courante, mais aussi de l'évolution politique. « Le Brexit nous empêche de nous ennuyer », pointe M. Kwiek avec un humour tout britannique. « Nous anticipons les derniers développements, en contact étroit avec nos clients. » Il est fin prêt. « En vue du Brexit, nous avons

augmenté les stocks d'articles à rotation élevée afin de disposer de tampons pour 3 à 4 semaines », ajoute I. Pocock. Mais personne n'est en mesure de prédire ce qu'il adviendra. M. Kwiek conclut : « Nous attendons l'avenir avec beaucoup d'optimisme. Le marché du DIY britannique reste très intéressant. Dans ces temps plutôt incertains, une collaboration basée sur la confiance, comme celle qui nous lie à WAGNER, est alors particulièrement intéressante – et ce pour les deux parties. »

A. Heintze

PROFIL

Le groupe WAGNER

WAGNER est un fabricant majeur du marché des équipements et installations de haute technologie pour l'application de peintures humides ou en poudre, de couleurs et autres matériaux liquides. La palette de produits de cette entreprise, créée en 1947 par Josef Wagner à Friedrichshafen, s'étend des systèmes de pulvérisation de peinture pour bricoleurs aux systèmes industriels de revêtement, en passant par les outils professionnels d'application de laque, de peinture et d'enduit. En Grande-Bretagne, WAGNER exploite depuis 1970, sous le nom Wagner Spraytech, sa propre entreprise d'importation et de distribution de technologies de pulvérisation ultramodernes.

www.wagnergroup.com

Cherchant le meilleur moyen de farter ses skis, l'ingénieur norvégien Erik Andreas Rotheim invente le spray en 1927, jetant, par là-même, les bases techniques de tous les autres procédés de pulvérisation ou dispersion de liquides ou de masses semi-liquides.



Son avenir est dans la logistique,
elle en est sûre

MÉTIERS
DE LA LOGISTIQUE

UNE BATTANTE

D'abord manutentionnaire, Izabela Jurkowska participe aujourd'hui au parcours pépinière dans le domaine alimentaire au centre logistique Dachser de Berlin-Schönefeld. Si elle sait prendre les choses en main, elle est en permanence animée par le désir d'apprendre et d'approfondir ses connaissances, une attitude très appréciée dans le monde de la logistique.

On n'a rien sans rien, voilà une devise qui colle bien au parcours professionnel d'Izabela Jurkowska. Elle a débuté en 2015 chez Dachser comme intérimaire en équipe de nuit. En fait, cette jeune femme d'origine polonaise venait d'arrêter ses études et voulait s'essayer à quelque chose de nouveau. Puis elle a vite pris goût à son travail au centre logistique de Berlin-Brandebourg à Schönefeld. « J'ai débuté de façon tout à fait classique en flashant des produits, espérant faire mes preuves, explique-t-elle. Au début, on ne sait pas très bien ce qui nous attend. Mais le travail m'a tout de suite plu et je n'ai eu aucun mal à passer la vitesse supérieure. » L'intégration s'est faite sans problème. Progressivement, elle a appris à connaître et apprécier toute la diversité de l'univers de la logistique. Après quatre mois comme intérimaire, Izabela Jurkowska a été engagée chez Dachser et a pu se familiariser avec tous les services de l'entrepôt. Les

employés de Schönefeld ont notamment pour mission d'assurer l'approvisionnement des supermarchés de Berlin et du Brandebourg en denrées alimentaires réfrigérées et non réfrigérées.

Un potentiel reconnu

Ses supérieurs chez Dachser se sont montrés satisfaits du travail de leur jeune collègue. Son potentiel a très vite été reconnu, et ce, à l'échelle de l'ensemble du réseau Dachser. Début 2018, après une formation au siège de Kempten, Izabela a été envoyée en Italie pour accompagner la transformation de Papp Italia en Dachser Italy Food Logistics et former ses collaborateurs. « Je connais très bien les processus dans l'entrepôt et je parle couramment l'anglais. Mon chef a dû penser que cet emploi pourrait bien me convenir », explique Izabela Jurkowska. Et cela s'est vérifié à double titre : la cinquantaine d'employés italiens

Je connais deux façons de faire carrière : soit faire réellement quelque chose, soit prétendre qu'on le fait. Je recommande la première méthode, car dans ce cas la concurrence est loin d'être aussi forte.

Danny Kaye (1911-1987)
Comédien et chanteur

” J’ai bénéficié de multiples opportunités d’évoluer et d’approfondir mes connaissances

Izabela Jurkowska

ont plébiscité la jeune femme venue d’Allemagne qui, pour sa part, a vécu « une période inoubliable et son expérience la plus marquante jusqu’alors chez Dachser ».

Même loin de chez elle, Izabela Jurkowska a découvert en direct le célèbre esprit familial Dachser tant en journée avec son équipe qu’après le travail. « Chez Dachser, on valorise les employés. Si l’un d’eux n’est pas vraiment à sa place dans un service ou que sa situation personnelle évolue, on cherche patiemment une solution satisfaisante », a confié Izabela Jurkowska : « Résultat : on parvient à une situation gagnant-gagnant. »

Le souci d’une vision globale

Depuis octobre 2018, l’ancienne agente de quai participe au parcours pépinière au sein de Dachser Food Logistics à Berlin-Schönefeld. Une formation sur 18 mois lui permet de découvrir divers services – de la gestion de la qualité à l’entrepôt en passant par le dispatching. Au vu de ses compétences linguistiques et techniques, on fait également sans cesse appel à elle pour des missions spéciales hors de son agence de Schönefeld. Début 2019, elle s’est envolée pour l’Irlande afin d’assurer la formation et le suivi des collaborateurs de Johnston Logistics, et contribuer ainsi à l’intégration complète de cette entreprise dans le réseau Dachser. Izabela Jurkowska est issue de l’univers de la logistique des denrées alimentaires, alors que Johnston Logistics transporte des produits industriels. Mais les processus et les systèmes se ressemblent à l’échelle du réseau global Dachser. Aussi l’aide de cette jeune collègue est-elle bienvenue même en Irlande.

Mais cette jeune femme, qui gravit tous les échelons de la logistique, a bien d’autres cordes à son arc : sa journée de travail chez Dachser terminée, elle suit par correspondance des cours pour décrocher une licence en gestion logistique. « Dachser me soutient dans mon projet. Bien sûr, 40 heures de travail et 20 heures pour les études par correspondance, cela ne laisse pas beaucoup de temps libre dans une semaine. » Ses deux poneys constituent l’un de ses principaux hobbies. « Même lorsque j’ai beaucoup de travail, les chevaux me permettent très vite de me changer les idées et de bien décompresser. »

Après près de quatre années passées dans l’agence de Schönefeld, Izabela Jurkowska tire un bilan positif : « Il me semble avoir trouvé ma place chez Dachser. J’ai bénéficié de multiples opportunités d’évoluer et d’approfondir mes connaissances. Le simple fait d’essayer à l’époque quelque chose de nouveau a été clairement positif pour moi. » L. Becker



Ses premiers pas professionnels : dans l’entrepôt...



... où elle s’investit et fait ses preuves...



... et aujourd’hui elle poursuit même des études en parallèle



DE L'ÉNERGIE À L'ÉTAT PUR

Destinées à des applications aussi différentes que les réverbères solaires, l'éclairage de secours, les taille-haies électriques, les radiocommunications militaires ou encore les respirateurs artificiels, les batteries d'ARTS Energy sont fabriquées dans la province française. Devenue indépendante il y a à peine cinq ans, cette entreprise est aujourd'hui solidement établie, grâce notamment à une logistique intelligente.

À Nersac, dans le sud-ouest de la France, la rue Ampère passe inaperçue. Rien n'accroche le regard. Cette rue qui porte le nom du mathématicien et physicien André-Marie Ampère se veut discrète avec ses façades grises, propres et tristes, à peine ornées

de végétation : c'est une rue industrielle typique, comme il en existe des millions d'autres. Mais en découvrant les entreprises qu'elle abrite, on s'aperçoit qu'elle cache bien son jeu. Au numéro 5 par exemple, on a le siège de Soppec, l'une des premières entreprises au monde de la →



La logistique alliée de la croissance



Batteries pour le marché mondial

peinture de marquage et de traçage. Cinq bâtiments plus loin, on peut découvrir une technologie qui a le vent en poupe depuis que le moteur à combustion fait l'objet de controverses toujours plus vives : les batteries.

Si le futur de l'électromobilité leur appartient, celles-ci équipent dès à présent des produits de tous types, des taille-haies électriques aux éoliennes en passant par les réverbères solaires. Dans cette commune de Charente de 3 000 habitants, près de 300 personnes travaillent pour ARTS Energy, une entreprise issue en 2013 de Saft, le fabricant de batteries et d'accumulateurs détenu en majorité par la compagnie pétrolière Total.

ARTS Energy livre des batteries Nickel-MH ou Lithium-Ion rechargeables pour des clients du monde entier, mais réalise l'essentiel de son chiffre d'affaires en Europe. Leur transport est géré depuis quatre ans par l'agence Dachser de Niort, au nord de La Rochelle.

Partenariat exclusif

La collaboration entre Dachser et ARTS Energy n'a cessé de se renforcer. Dachser a tout d'abord assuré 20 % du volume des transports terrestres, livrant des clients du fabricant de batteries en Autriche, en Belgique, en Tchéquie, en Espagne et en Pologne. Un an plus tard, la barre des 50 % a été franchie. Aujourd'hui, Dachser gère la totalité des destinations terrestres comprenant, outre le marché domestique français, avant tout l'Allemagne, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas et l'Espagne. Après une phase de test, Dachser est également partenaire exclusif pour le fret maritime depuis un an. Les marchandises sont transportées par camions du siège social de Nersac au port de Hambourg, puis acheminées vers les États-Unis, le Canada, Hong Kong, l'Australie ou Singapour, grâce aux réseaux logistiques intégrés de Dachser, qui assurent la continuité du processus. Et, lorsque le temps presse, Dachser organise le transport des batteries par fret aérien.

« ARTS Energy a trouvé en Dachser un partenaire soucieux d'améliorer en permanence l'efficacité et la qualité de ses prestations. Nous sommes persuadés que notre collabora-

PROFIL



ARTS Energy a connu deux périodes dans son histoire : si, depuis 2013, l'entreprise réalise ses opérations sous sa propre raison sociale, elle appartenait auparavant au consortium français Saft, dont la majorité des parts est détenue par Total. Au siège, à Nersac, dans l'ouest de la France, ARTS Energy produit des batteries à destination de divers secteurs technologiques, dont le médical, l'outillage électrique professionnel, la défense, le fret aérien et les systèmes d'éclairage.

www.arts-energy.com



L'aide efficace des robots

Anthony Mériet,
directeur de la logistique
chez ARTS Energy



” ARTS Energy a trouvé en Dachser un partenaire soucieux d'améliorer en permanence l'efficacité et la qualité de ses prestations

tion a encore bien de beaux jours devant elle », confie Anthony Mériet, directeur de la logistique chez ARTS Energy. Le secret de cette réussite : un sens aigu des besoins du client. La rapidité de livraison a été un autre argument de poids qui a conduit ce client spécialiste des batteries à collaborer avec Dachser. Les livraisons vers l'Autriche par exemple ne demandent plus que deux jours soit deux fois moins de temps qu'auparavant. Les délais de livraison vers la Hongrie et la Roumanie ont également diminué de moitié. Ces performances s'accordent parfaitement avec la philosophie d'ARTS Energy, qui prône l'agilité mais aussi l'excellence technique. ARTS Energy est également le seul fabricant de batteries à se démarquer en concevant ses produits en Europe et non en Asie comme tous ses concurrents.

De la province française dans le monde entier

Sur 17 000 mètres carrés, ARTS Energy produit des batteries rechargeables de toutes catégories en collaboration

avec des entreprises telles que Panasonic, Sony et Samsung. Les exportations constituent 70 % du chiffre d'affaires (soit 38 millions d'euros l'an dernier), mais la priorité dans les semaines et les mois à venir sera de consolider les ventes en Amérique du Nord. Si le fabricant de batteries de Nersac ne réalise encore que 12 % de son chiffre d'affaires sur le marché nord-américain, une joint-venture avec l'entreprise américaine Amigo Tec devrait permettre d'augmenter nettement ce chiffre dans les prochaines années.

Sur son marché traditionnel, en France, ARTS Energy a rejoint depuis la fin de l'année dernière le pôle de compétences Aerospace Valley. Implanté à Toulouse, Bordeaux et Montpellier, ce cluster technologique contribue à promouvoir des projets futuristes, tels que les systèmes aéronautiques autonomes. Consacrés de manière générale à la motorisation et au transport, ces projets relèvent de l'un des nombreux segments dans lesquels l'expertise du spécialiste des batteries tel que ARTS Energy est aujourd'hui très recherchée.

G. Schreier

Lors d'une expérience sur une grenouille, dont la cuisse se contractait au contact du cuivre et du fer, le médecin italien Luigi Galvani constate en 1780, par hasard, l'existence d'un circuit électrique. Le physicien Alessandro Volta pousse l'expérience plus avant et invente en 1800 la première batterie électrique.

De g. à dr. : Stefan Hohm, Dachser, Petra Seebauer, éditrice de la revue spécialisée « Logistik heute », Hella Abidi, Dachser, Andre Kranke, Dachser, Svenja Schulze, ministre fédérale de l'Environnement



Logistique durable

DISTINCTION NATIONALE POUR DACHSER

Dachser a aménagé dans le centre-ville de Stuttgart une zone de distribution zéro émission pour les envois de groupage. Cette démarche a été primée en Allemagne dans le cadre du concours national de logistique urbaine durable (Bundeswettbewerb Nachhaltige Urbane Logistik).

Dans une zone prédéfinie de 4 km², au centre-ville de Stuttgart, les livraisons des envois de groupage s'effectuent sans aucune émission. Le camion léger utilisé, du type FUSO eCanter, fonctionne entièrement à l'électricité. Il livre directement au client, ou dépose les envois au micro-hub de VeloCARRIER, où les palettes sont chargées sur des vélos de transport à assistance électrique. À l'avenir, il est prévu de faire intervenir également un camion de 18 tonnes, tout électrique, l'eActros de Daimler. Les camions électriques se rechargent aux bornes de l'agence Dachser de Kornwestheim, au nord de Stuttgart, où, comme dans toutes les autres agences Dachser en Allemagne, l'électricité consommée est à 100 % d'origine hydraulique.

Un concept modulaire

Le concept « Dachser Emission Free Delivery » peut être appliqué à d'autres centres-villes. Une boîte à outils modulaire propose les instruments adaptés. C'est ce qui explique la distinction toute particulière dont cette démarche a fait l'objet dans le concours national de logistique urbaine durable. La ministre fédérale de l'écologie, Svenja Schulze, a remis ce prix en mains propres

à Stefan Hohm, Corporate Director Corporate Solutions, Research & Development chez Dachser. Dans son discours d'éloge du lauréat, Petra Seebauer, éditrice du magazine spécialisé « Logistik heute » (La logistique d'aujourd'hui) et directrice d'EUREXPO, a salué l'initiative de Dachser : « Pour les envois de marchandises lourdes et palettisées, les villes ont aussi besoin de solutions durables. À Stuttgart, avec une solution complète combinant des éléments tels que les city-hubs, les vélos de transport à assistance électrique, les camions électriques et un regroupement des marchandises par informatique, Dachser fait œuvre de pionnier et montre la voie à suivre sur ce segment du marché ».

Il n'est cependant pas question que Dachser se repose sur ses lauriers. « Avec notre concept Dachser Emission Free Delivery, nous avons fait à Stuttgart un premier pas très prometteur dans la logistique urbaine. Mais nous sommes encore loin du but, ne serait-ce qu'en raison du manque de camions fonctionnant aux énergies renouvelables », constate S. Hohm. En effet, la logistique urbaine durable exige des acteurs une collaboration encore plus étroite et une meilleure combinaison de toutes les mesures.



+++ CAPACITÉS ACCRUES EN POLOGNE

+++ Dachser a augmenté ses capacités en Pologne et agrandi ses agences de Stryków et Poznan. À Stryków, près de Lodz, a été mis en service un nouvel entrepôt de transbordement, une extension qui double largement les capacités. Dans une seconde étape, Dachser va investir dans la modernisation de l'entrepôt existant et la construction d'un bâtiment administratif moderne de 2 500 m², accueillant les bureaux de l'agence, le siège principal de Dachser Poland, ainsi qu'un bureau de douane. La mise en service du nouveau bâtiment est prévue pour le début 2020. Dans l'agence de Poznan (dans l'Ouest de la Pologne), Dachser a porté la surface des quais de 2 600 à 5 600 m². Cet investissement double la surface d'exploitation et fait passer de 26 à 51 le nombre de portes à quai. +++

+++ CONFIANCE DANS LE MARCHÉ ANGLAIS +++ En Angleterre, Dachser construit un nouveau centre logistique à Rochdale, près de Manchester. Les nouvelles installations (5 200 m²) sont destinées à remplacer l'entrepôt existant. Dachser investit 16 millions d'euros dans ce site qui, à terme, s'étendra sur 3,7 ha. +++



Les nouvelles installations de Coimbra

+++ CHANGEMENT D'ÉCHELLE AU PORTUGAL +++ Sur la péninsule Ibérique, Dachser augmente considérablement ses capacités. L'agence de Coimbra, au centre du Portugal, a presque triplé sa surface, passant de 2 385 à 6 300 m², et portant à 37 le nombre de ses portes à quai. Cet investissement renforce l'internationalisation de Dachser Iberia et lui permet d'offrir aux clients une gamme encore plus large de prestations logistiques et de solutions sectorielles, comme par exemple pour le DIY et l'industrie chimique. +++



Dachser, au top de l'expertise pour le fret aérien

+++ FRET AÉRIEN : NOUVELLE CERTIFICATION PHARMACEUTIQUE +++ L'agence de l'aéroport de Francfort a obtenu la certification CEIV, très convoitée, délivrée par l'Association internationale du transport aérien (IATA), pour les envois internationaux de marchandises du secteur soins de santé et sciences de la vie. Le transport de ces produits, sensibles à la température et souvent urgents, est soumis à une réglementation complexe. Cette certification, issue en 2017 d'un processus d'élaboration complexe, atteste du respect par Dachser de standards très exigeants en termes de service et de qualité. +++



+++ NOUVEAU MANAGING DIRECTOR AUX ÉTATS-UNIS +++

+++ Depuis le 1^{er} février 2019, Vincent Touya exerce les fonctions de Managing Director à la tête de Dachser USA. « Le marché américain offre à Dachser de belles perspectives de développement. Je suis heureux de contribuer à étoffer l'éventail des services logistiques offerts à nos clients aux États-Unis et à leur faciliter l'accès au réseau mondial Dachser », déclare-t-il. Au cours de ses trente années de carrière chez Dachser, V. Touya a occupé plusieurs fonctions de dirigeant, dont précédemment celle de responsable des activités de fret aérien et maritime en France et en Afrique du Nord. +++

DES PONTS POUR L'EUROPE

Située au cœur de l'Europe, la République tchèque, puissante économie productrice reposant majoritairement sur l'exportation, offre des conditions très favorables au développement d'une logistique prospère.



La Moldau, à laquelle le compositeur Bedřich Smetana consacre tout un poème symphonique, est bien plus qu'une simple rivière. Depuis des siècles, les Tchèques rêvent de l'intégrer au réseau fluvial européen pour aménager un corridor fluvial offrant à la République tchèque un débouché sur la mer du Nord et la Baltique. Mais le tronçon Moldau-Danube, essentiel à la réalisation de ce projet, n'a jamais vu le jour.

Pour ce pays de 10,6 millions d'habitants, la mise en œuvre de ce projet de grande ampleur, reliant Hambourg et Prague, constituerait un pas en avant décisif. Mais, pour le moment, l'essentiel des transports s'effectue via les 130 000 kilomètres de son réseau routier (de bonne qualité), et ses 10 000 kilo-

mètres de voie ferrée. L'ensemble constitue une infrastructure étroitement maillée, soulignée par la 22^{ème} place attribuée à la République tchèque dans le Logistics Performance Index de la Banque mondiale.

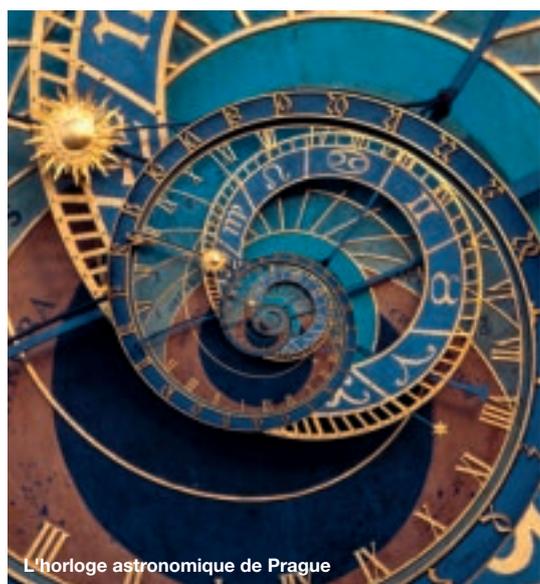
Sa situation centrale, entre l'Allemagne, la Pologne, la Slovaquie et l'Autriche, fait de la République tchèque un point d'ancrage idéal pour les activités logistiques et de transport. En conséquence, plus que tous les autres États de l'Europe centrale et orientale, la République tchèque voit affluer les investissements étrangers directs qu'attirent aussi sa stabilité politique, son taux de croissance élevé et sa longue tradition industrielle. →



A Prague, la Moldau invite à jeter des ponts



Le centre logistique Dachser de Kladno



L'horloge astronomique de Prague

Conquête de nouveaux marchés

Lors de l'élargissement de l'Europe à l'Est, en 2004, toujours à l'affût de possibilités d'aménager de meilleures et de nouvelles liaisons, Dachser avait porté son attention sur les nouveaux pays membres de l'UE, comme la Pologne, la Hongrie et la Slovaquie, mais particulièrement sur la République tchèque. « Notre objectif était de favoriser le développement de leurs échanges commerciaux avec l'Allemagne, mais aussi avec d'autres pays d'Europe occidentale », rappelle Michael Schilling, COO Dachser Road Logistics.

À la même époque, Otis, gros client de Dachser, venait de délocaliser son site de production à Břeclav, en République tchèque. Il était donc logique d'implanter une agence Dachser dans cette ville, proche de la frontière avec l'Au-

triche. Depuis, ce centre logistique est devenu un important site de logistique contractuelle.

La plus grande agence du réseau Dachser en République tchèque est celle de Kladno, au nord-ouest de la capitale. Les autres sites logistiques sont le centre commercial de Brno, dans le Sud-Est, České Budějovice dans le Sud-Ouest, et Ostrava, près de la frontière avec la Pologne. À Hradec Králové, Dachser vient de déménager pour bénéficier d'installations plus vastes. Celles-ci comportent trois fois plus de portes à quai et offrent les potentialités, nécessaires pour faire face à la croissance à venir de cette région industrielle, notamment dans les activités de cross-docking.

Une agence Air & Sea Logistics assure la présence de Dachser à Prague. Métropole de plusieurs millions d'habitants et moteur central du pays, la ville génère un tiers du PIB. Ses importantes activités de transformation industrielle connaissent toutefois une phase de recul. En revanche elle concentre toutes les activités administratives, de service et de tourisme. Quant aux centres industriels, ils sont groupés autour de Ostrava, Plzen et Brno.

Stabilité des taux de croissance

La logistique constitue un des piliers sur lesquels repose une prospérité que la République tchèque doit à la stabilité de ses taux de croissance des cinq dernières années. Au troisième trimestre de 2017, le PIB a augmenté de 4,7 % par rapport à l'année précédente. Pour 2018, les analystes tablent sur une progression de 3,0 % du PIB et pour les années 2019 et 2020 de 2,5 % chacune.

La périphérie de Prague, bastion de l'industrie automobile et forte de sa tradition centenaire, représente un facteur important de la puissance économique du pays. Chaque année elle produit 1,4 million d'automobiles, ce qui fait de la République tchèque le troisième plus grand constructeur

La République tchèque détient de nombreux records. En matière de bière, elle se place au premier rang mondial, tant pour la qualité de ses 50 marques que pour la consommation. Selon les statistiques, les Tchèques sont les plus grands buveurs de bière au monde (140 litres par personne et par an). Avec 130 litres les Allemands n'arrivent qu'en deuxième position.

Jan Pihar,
Managing Director
Dachser Czech Republic
European Logistics



” Nos clients sont pour la plupart des exportateurs directs B2B, ayant besoin d'un partenaire fiable de logistique de distribution dans tous les pays européens

de véhicules automobiles de tourisme en Europe et place le pays au 17^{ème} rang mondial. L'industrie automobile est donc le principal moteur de cet essor dont profitent les secteurs sous-traitants tels que la métallurgie et la plasturgie. Le secteur de la construction mécanique joue traditionnellement un rôle de premier plan, mais la République tchèque s'impose également sur les marchés étrangers dans les domaines des équipements pour centrales électriques, des véhicules sur rail et des machines-outils.

Au total, en 2017, les importations en République tchèque ont représenté 144,2 milliards d'euros et les exportations 161,2 milliards d'euros, l'Allemagne étant son plus important partenaire économique, avec une part de 32,8 % à l'export et de 29,8 % à l'import. Au second rang des partenaires économiques pour les exportations figurent la Slovaquie, avec 7,8 %, suivie de la Pologne avec 6,1 %. Pour les importations, la Pologne occupe la seconde place avec 9,1 %, suivie de la Chine (7,4 %).

« Nos clients sont pour la plupart des exportateurs directs B2B, ayant besoin d'un partenaire fiable de logistique de distribution dans tous les pays européens. Ses 57 lignes directes de transport de groupe vers 13 pays font de Dachser le leader sur le marché de ce type de transport », ajoute Jan Pihar, Managing Director de Dachser Czech Republic European Logistics.

Qualité : en croissance constante

Le volume du commerce extérieur de la République tchèque se développant favorablement, les résultats de Dachser Czech Republic suivent la même courbe ascendante. « Au cours des dix dernières années, nous avons étoffé de façon ciblée notre portefeuille de prestations, dans l'optique d'une croissance organique, à un rythme inscrit dans un développement durable », explique Jan Pihar, responsable de la société Dachser locale. « En matière de qualité, nous sommes leaders sur le marché tchèque et jouissons auprès de nos clients d'une très bonne réputation. »

Cette qualité, la société Dachser locale la propose pour un large éventail de prestations logistiques, sortant du cadre traditionnel : transport, transbordement, stockage et services à valeur ajoutée. Une équipe de spécialistes de logistique contractuelle offre son expertise en termes d'optimisation de la chaîne logistique, d'approvisionnement, de livraison just-in-time et just-in-sequence, sourcing et emballage professionnel. De plus, grâce au concept d'Interlocking, jonction parfaite entre les prestations d'European Logistics et les transports aériens et maritime, Dachser Czech Republic peut proposer l'aménagement de chaînes d'approvisionnement d'envergure mondiale.

Ces derniers temps, les clients de l'industrie chimique ont intégré le cercle de ceux qui requièrent une attention particulière. « Dans le cadre de notre activité sectorielle Dachser Chem-Logistics, nous avons un chef de projet qui développe des solutions spécialement adaptées aux clients du secteur de la chimie. Ces solutions s'appuient sur les standards exigeants en vigueur dans notre réseau pour la gestion des marchandises dangereuses », précise le responsable de la société Dachser locale, ajoutant que toutes les agences satisfont à ces standards : « Nous disposons de camions spécialement aménagés et formons régulièrement notre personnel. Des contrôles fréquents garantissent le respect des standards de qualité très exigeants : en témoigne l'obtention du certificat « Responsible Care » délivré par la fédération tchèque de la chimie. »

Jan Pihar porte un regard optimiste sur l'avenir, en dépit ou peut-être à cause des grands défis qui se profilent. Pénurie de personnel qualifié, automatisation, numérisation, figurent en tête de liste de ses priorités, au même titre que le développement des agences existantes. « Tout autant réalistes que romantiques, nous avons plaisir à prendre en main et forger notre propre avenir. » K. Fink

DONNÉES PERSONNELLES

Depuis janvier 2019, **Jan Pihar** exerce les fonctions de Managing Director de Dachser Czech Republic, succédant ainsi à Petr Kozel. Précédemment, Jan Pihar était depuis 2008 responsable de l'agence de Kladno, un site de grande importance stratégique.

PROFIL



République tchèque

Superficie : 78 867 km²

Population : 10,6 millions d'habitants (2018)

Capitale : Prague

Monnaie : couronne tchèque

BIP : 244,5 milliards de dollars US
(estimation pour 2018)

BERNHARD SIMON RENCONTRE... CHRISTIAN KILLE

Où va l'économie mondiale ? Avec quel impact sur la logistique ?

Bernhard Simon, CEO de Dachser, s'entretient avec Christian Kille sur l'importance des réseaux mondiaux de logistique confrontés aux turbulences de notre époque.

Monsieur Simon, ces derniers temps, l'organisation mondiale du commerce (OMC) invite de plus en plus clairement à revoir à la baisse les attentes en matière de croissance économique. L'entreprise Dachser ressent-elle déjà cette tendance ?

Bernhard Simon : Nous observons un certain ralentissement de la conjoncture. Mais est-ce déjà un signe annonciateur d'une baisse plus marquée ? Difficile à dire. En logistique, il est normal que la demande connaisse des fluctuations. Nous n'enregistrons pas de recul significatif, mais une légère diminution du fret aérien. Certains experts l'interprètent comme un signe avant-coureur d'éventuels changements conjoncturels.

Christian Kille : Que les volumes se réduisent un peu ne serait pas un drame pour la profession. Étant donné les pénuries chroniques dans les capacités, cela pourrait même donner l'occasion de respirer, de ne plus devoir intervenir en catastrophe pour calmer les surchauffés sur certains marchés, et de se concentrer enfin sur les questions urgentes : la stratégie et l'innovation.

B. Simon : Chez Dachser, notre mot d'ordre est de prévenir la surchauffe : nous cantonnons nos volumes dans une fourchette qui nous permettra d'assurer une qualité optimale.

Dans l'économie mondiale, où situez-vous les plus grands risques ?

C. Kille : C'est sur la Chine qu'est suspendue actuellement l'épée de Damoclès. En cas de gros dérapage, l'Europe accuserait sérieusement le coup. Nous nous sommes habitués pour la Chine à des taux records de croissance, si bien que sa croissance actuelle, égale à celle de l'Europe il y a peu (et dont nous nous satisfaisions), est ressentie comme une récession. Les différends commerciaux entre la Chine et les États-Unis, certes très inquiétants, ont au final des retombées plutôt positives pour l'Allemagne et l'Europe. Cela rappelle les trois larrons de la fable : tandis que deux d'entre eux se disputent, le troisième leur vole l'objet de leur querelle. À long terme toutefois, ces rivalités entre les grandes puissances causeraient inévitablement des problèmes au niveau de l'économie mondiale, dont tous les éléments, interdépendants, sont étroitement imbriqués les uns dans les autres.

B. Simon : Le plus grand risque demeure la fluctuation des taux de change, puisqu'en fin de compte ce sont eux qui décident du prix à payer par le client pour son produit. L'augmentation de la valeur du franc suisse par rapport à l'euro, en 2015, illustre bien cette situation : le chiffre des exportations de la Suisse vers l'Europe a connu un fléchissement dramatique. D'autres facteurs d'augmentation des coûts, tels que le Brexit, impactent aussi les flux de marchandises, sans toutefois les remettre fondamentalement en question. C'est pourquoi nous avons toujours gagné à garder notre sang-froid et à faire preuve de flexibilité, en dépit de tous les pronostics pessimistes et de tous les remous politiques. Cette attitude nous permet de nous adapter à tout changement sur les marchés.

C. Kille : Wolfgang Lehmacher, responsable du département Supply Chain and Transport Industries du World Economic Forum, a évoqué récemment la régionalisation comme réponse à la mondialisation : les économies à fort

” Si nous voulons
augmenter notre
efficacité tout en ménageant nos ressources,
il nous faut révolutionner
notre façon de penser

Christian Kille





Les hommes et le réseau donnent le rythme à la logistique mondiale

développement, comme la Chine ou l'Inde, ne génèrent plus de la croissance par leurs seules exportations, mais ont aussi besoin pour elles-mêmes des produits qu'elles fabriquent. C'est pourquoi les logisticiens opérant au niveau mondial ont tout intérêt à être présents aussi là où la croissance se crée et où vont peut-être émerger des marchés qui n'existent pas encore. Les entreprises familiales du secteur, comme Dachser, sont bien placées. Associant un réel ancrage dans leur région d'origine à une pensée d'envergure mondiale, elles permettent à la mondialisation et la régionalisation de se compléter et de se renforcer.

À notre époque, riche en mutations et incertitudes, quelle est l'importance des valeurs fondamentales d'une entreprise ?

B. Simon : Dachser a une boussole à savoir ses valeurs, constitutives de son ADN, mais n'a pas vocation à y convertir le monde entier, ni à s'imposer sur l'échiquier politique. Il nous suffit de faire en sorte d'être une entreprise

rentable, attrayante pour ses clients et ses 30 000 collaborateurs, que ce soit en Allemagne, en Europe, en Chine, en Inde ou aux États-Unis. Notre ligne directrice est déterminée par des considérations éthiques, inspirées par nos valeurs. Notre mission n'est pas de poursuivre des objectifs idéologiques, mais de relier les hommes entre eux et, en travaillant avec eux, d'apporter à la logistique la qualité et la fiabilité que nous attendons de nous-mêmes et que nos clients attendent de nous, partout dans le monde.

C. Kille : Cette démarche exigeante me plaît. Dans le secteur de la logistique, on entend souvent certains se lamenter sur les temps difficiles. Il m'apparaît donc d'autant plus nécessaire de s'employer sans relâche à faire réaliser aux collaborateurs qu'ils font partie d'une entreprise dont ils peuvent être fiers.

B. Simon : Si une entreprise réussit, ce n'est pas parce qu'elle aime se plaindre, mais parce qu'elle est en mesure de tirer le maximum de profit des circonstances et d'y puiser la force d'innover. Les conditions défavorables, de →



” Dachser a une boussole à savoir ses valeurs, constitutives de son ADN, mais n’a pas vocation à y convertir le monde entier

Bernhard Simon

par leurs exigences, peuvent amener les entreprises à progresser et se développer. Les collaborateurs ont raison d’attendre un monde du travail où ils peuvent trouver sécurité et repères, sur la toile de fond de valeurs vécues au quotidien.

C. Kille : Objectivement, même si les perspectives conjoncturelles ne sont pas roses, le secteur logistique n’a aucune raison de se morfondre : il rassemble une si grande variété de prestations et de services qu’il est incontournable dans bien des domaines de notre économie, hautement complexe. C’est pourquoi la logistique dans son ensemble n’a pas vraiment de raisons de s’inquiéter, même en ces temps agités.

Quel est, dans ce contexte, le rôle joué par le développement de réseaux logistiques, et comment l’entreprise Dachser se prépare-t-elle à évoluer en conséquence ?

B. Simon : Pour maintenir notre qualité et notre fiabilité à leur très haut niveau, et nous permettre de relever tous les défis, nous nous appuyons sur un socle de solutions éprouvées, reconnu à l’intérieur de notre réseau et accepté partout dans le monde. Parallèlement, nous devons en permanence ajuster nos réseaux et les ouvrir à l’innovation. Certaines habitudes doivent donc être remises en question et, si nécessaire, révisées dans le sens de l’évolution.

C. Kille : L’idéal, pour assurer la continuité dans le changement, c’est que l’équipe dirigeante reste stable pendant de nombreuses années. Les changements, surtout quand ils sont disruptifs, peuvent déstabiliser et inquiéter les collaborateurs, qui s’identifient d’autant mieux à l’entreprise qu’elle offre un cadre sûr. C’est pourquoi je considère que, si la direction d’une entreprise reste la même pendant des années, elle garantit tout naturellement la sécurité de l’ensemble. Les acteurs peuvent y évoluer – avancer, changer de voie, continuer à poursuivre leurs objectifs – sans crainte et sans perdre leurs repères.

B. Simon : Ce genre de cadre sécurisé se crée par l’application, idéalement sur les réseaux du monde entier, des mêmes standards. Établissant entre les acteurs une plateforme de dialogue et de compréhension optimale, ils sont indispensables. Le système de gestion d’entreposage Mikado, développé par Dachser en interne, en est un exem-

ple : son fonctionnement, identique partout dans le monde, assure la fluidité des flux de marchandises, dans la plus grande transparence. L’homogénéité des processus qui en résulte réduit le risque d’erreur et accélère le rythme d’application des évolutions et innovations.

C. Kille : L’idéal serait que la transparence totale règne tout au long de la Supply Chain. Mais ce n’est pas le cas, tant s’en faut. Il faudrait pour cela que tous les acteurs jouent complètement cartes sur table...et beaucoup hésitent.

B. Simon : Les données les plus importantes nous sont fournies par les clients eux-mêmes. C’est sur elles que repose toute notre stratégie de gestion des processus logistiques. La confidentialité est une valeur très importante et, à juste titre, impose à la transparence totale des limites très strictes. Par exemple : Big Data et l’analyse prévisionnelle pourraient contribuer à ce que les données des activités commerciales soient enregistrées et stockées, sous une forme neutralisée et synthétique, dans un « cloud ». Celui-ci pourrait être consulté comme un système de navigation, et donner des indications utilisables pour la gestion des capacités. Tout le monde pourrait en profiter. Mais nous en sommes encore bien loin.

DONNÉES PERSONNELLES

Christian Kille

dirige le département de Logistique de distribution et gestion opérationnelle et ses programmes MBA, à l’Université de Würzburg-Schweinfurt. De plus, il assure une charge de cours à l’Université technique de Munich (TUM) et donne des conférences dans le cadre du programme de Master « Transport et logistique » à Singapour pour la TUM Asia, ainsi qu’à la Tsinghua University pour l’Office allemand d’échanges universitaires (DAAD). Depuis 2013, C. Kille est membre du jury du « Hall of Fame » pour la logistique.

Bernhard Simon

juge important, notamment dans un monde actuellement en mutation, de miser sur les équipes de projets interculturelles : travaillant par là-même des solutions originales au réseau. « Le facteur décisif de réussite, c’est d’être ouvert à la nouveauté et d’avoir plaisir à travailler ensemble, chacun apportant sa contribution à la réussite de l’entreprise », résume B. Simon. « C’est ainsi que l’on peut réaliser de grandes choses. »

NOTRE SOUTIEN AUX ABEILLES

La nature est une véritable professionnelle de la logistique. Prenez les abeilles et leur ruche, par exemple, qui allient une productivité maximale, une organisation parfaite, une communication en réseau, un entreposage jouant le collectif de l'essaim, et des chaînes de livraison et d'approvisionnement complexes. Malheureusement, ces insectes modèles sont menacés dans le monde entier. Les scientifiques s'alarment de leur mortalité croissante, dont les conséquences pourraient s'avérer dramatiques, près de 80 % des plantes alimentaires étant fécondées par les abeilles. Aussi, dans le cadre d'un projet de développement durable, Dachser prépare l'introduction de colonies d'abeilles à son siège de Kempten. Des plantes susceptibles de les attirer sont en cours de plantation.

ENSEMBLE VERS LE FUTUR. UN RÉSEAU POUR LE SUCCÈS.

DACHSER Contract Logistics

En combinant des services centralisés, DACHSER Contract Logistics offre des prestations supply chain optimales grâce à un réseau de transport global, un entreposage efficient, des services à valeur ajoutée sur mesure, des conseils personnalisés et des systèmes informatiques intégrés.

